

LA MARINA DE CASTILLA

J. CERVERA PERY
Jefe del Servicio Histórico del
Instituto de Historia y Cultura Naval

La Marina de la Edad Media española es en muchos aspectos una gran desconocida.

Ocupados en la lucha por el territorio patrio, los Estados peninsulares desde su progresiva fundación a partir del siglo VIII hasta los comienzos del siglo XII, no se preocuparon demasiado de la organización de sus marinas de guerra, y no siendo de temer en principio ninguna invasión musulmana por las costas del norte —sobre todo en Galicia, Asturias y Cantabria— no prestaron especial atención en la lucha contra el invasor. Este, sin embargo, llegó a poseer un excelente dispositivo marítimo, sobre todo en la marina de Al Andalus, que tuvo que ser utilizada frecuentemente en el rechazo de proyectadas invasiones desde los imperios africanos.

Tal vez la falta de mentalidad naval en las concepciones estratégicas de la Reconquista, hizo olvidar a los Estados cristianos embrionarios de una fase inicial de desarrollo, que de haber tenido el control de las costas meridionales, se hubiesen impedido los continuos refuerzos de Africa, y la Reconquista hubiese resultado más corta.

De otra parte, el escaso comercio marítimo de los nacientes reinos y la dificultad de sus comunicaciones por mar, no animan a la puesta a punto de un dispositivo naval que no sea el puramente defensivo, cuando hay que hacer frente a las correrías de los normandos o incluso algunas incursiones árabes.

La influencia de otras naciones marítimas vecinas origina la exigencia de relaciones políticas comerciales, lo que unido a los diferentes y "estratégicos" enlaces matrimoniales, propician que desde los comienzos del siglo XII se adviertan en Cataluña y en Cantabria, sobre todo, los primeros síntomas de una actividad militar, y el proceso de formación y desarrollo de sus marinas se haga evidente.

¿Cuándo nace en realidad la Marina de Castilla? En una visita que años pasados realicé al monasterio de las Huelgas de Burgos, me detuve a contemplar la tumba de Alfonso VII el emperador, aquel conde Alfonso Raimúndez, que tres años después de la muerte de su abuelo Alfonso VI, el que ensanchó Castilla hasta Toledo, fue ungido rey por Diego Gelmírez, el obispo marino gallego, cuando sólo contaba seis años de edad, en el año de 1112. Como ha escrito el almirante Núñez Iglesias, una de las plumas más excelsas de la historia naval española, la época de los comienzos del reinado de Alfonso es de los más interesantes de la Historia. Valencia después del luminoso destello de Mío Cid Ruiz Díaz, el buen lidiador apagado en 1099, estaba dominada otra vez por el Islam. Europa ardía de gozo ante la "Jerusalem libertada" aún no cantada por el poeta, pero ya hecha granito para afirmar a la cristiandad en los santos lugares.

Aragón conducido por Ramón Berenguer II había salido a la mar y conquistado Mallorca, cuestión previa imprescindible para convertirse en un pueblo maríti-

mo, y Compostela, implantada allí la diócesis jacobea desde 1096 era el más rico santuario europeo, "El camino de Santiago" que corría desde los Pirineos, se jalónaba de basílicas románicas, y se cubría con peregrinos de todas las lenguas que acudían a postrarse ante la milagrosa tumba del Hijo del Trueno... Pero por desgracia, Castilla y León que unió y desunió el gran Fernando I, se consumían en guerra civil; bandos y banderías de Doña Urraca y de su segundo esposo, Alfonso el Batallador; del conde de Trava tutor del rey niño y de los magnates gallegos Pedro Alonso y Arias Pérez; del arzobispo Gelmírez, primero de la silla compostelana, que se alzaba también de cuando en cuando cambiando de señores y de bandera. Pero a Gelmírez se debe el mérito excepcional de haber rechazado la invasión normanda, que asolaba las costas gallegas y esperaba saquear las tierras litorales y del interior.

Gelmírez que había acudido a las repúblicas de Génova y Pisa en demanda de gente experta en la construcción de naves, que lograrían llevar al agua galeras birremes en los astilleros de Iria Flavia (hoy Padrón). Buques que una vez contruidos lograron hacer frente con éxito a los ingleses y normandos y tomando la iniciativa llegaron incluso a atacar sus propias bases en Inglaterra, y librar más tarde en aguas de Salvora y Ons una batalla naval con una armada árabe extendida también por las costas gallegas.

Esta es la grandeza del discutido arzobispo, militar, político e intrigante, al que el historiador Lafuente se refiere con estas parcas pero gráficas palabras: "Reinando Alfonso VII, cuando todavía no era emperador, fundó Diego Gelmírez la Marina de Castilla y León, y el poder naval en el Océano, el poder que sin duda alguna ha dado más días de gloria a la Patria."

El origen de Castilla, en cuanto a su adscripción naval, tiene sin embargo matices astures y cántabros. La invasión musulmana arrincona a algunos hispanos frente a los muros septentrionales de la Península, y la cuna de la Reconquista, el reducto de cántabros y astures, se identifica con acuerdo casi general con la montaña.

Pero en este núcleo cántabro astur, origen de la reconquista peninsular, la montaña se completa con el mar que prolonga su ladera.

El mar empieza a estar "ahí" aunque no se alcance o calibre en su verdadera dimensión, y Castilla, la de Fernán González, a la que se incorpora Cantabria, nace en principio entre la montaña y el mar. Cántabros y astures del siglo VIII serán hombres de mar por exigencia circunstancial y en realidad debieron ser marinos sin proyección lejana. Construían sus buques y ejercieron en principio el cabotaje.

Más tarde se asomarán al océano y entablan relaciones con Francia e Inglaterra. Se habla hoy con frecuencia de "marinas" de Castilla en los siglos XI y XII, y cierto que al hacerlo se prestan más oídos a la leyenda que al rigor histórico. Pero no es lícito dudar de un contacto original de los precursores de Castilla con el mar, sus beneficios y sus azares.

Fue Castilla, casi desde el principio, pueblo con razones suficientes para comprender su condición marítima. A partir de 1230 en que Fernando III el Santo une definitivamente los reinos de Castilla y León, heredados de su madre doña Berenguela y de su padre Alfonso IX respectivamente, y que ya no volverán a separarse, la proyección naval se acentúa. Si no con caracteres decisivos terminan-

tes, Castilla dependía del mar para gran parte de su comercio, para ayudar a su industria y para resolver ciertos problemas estratégicos.

Primero fue el Cantábrico, el mar castellano en exclusiva; más tarde la Castilla de Sancho IV llega a Tarifa y poco después se asoma al Atlántico por el sudoeste peninsular (Sevilla 1248, Cádiz 1250) y al Mediterráneo por el reino de Murcia, con lo que en el siglo XIII sólo el litoral del reino de Granada escapa a manos cristianas, y a excepción de la costa de Portugal y de la del reino de Aragón, (de Alicante a Perpiñán) las riberas hispanas forman para Castilla, aunque con solución de continuidad, una franca salida al mar.

Por ese mar van a comerciar los castellanos con Francia, Flandes e Inglaterra desde finales del siglo XII, comercio que se mantiene floreciente sin que resulte seriamente dañado por las a veces airadas relaciones entre esos países y la corona de Castilla, pero fue quizá el cariz estratégico de esta crítica fase de la historia medieval hispana el que hizo brotar con más ímpetu la comprensión poco afortunada que los monarcas castellanos tuvieron del mar como factor bélico, y que pone de relieve la tendencia de Castilla a la mentalidad continental.

Sin embargo el extraordinario desarrollo de la lana bajo el control de la mesta tuvo enormes consecuencias en la vida social, política y económica de Castilla y puso a los castellanos en íntimo contacto con el exterior y en especial con Flandes, el mercado más importante para sus lanas.

Como ha escrito Elliot, este comercio con el norte estimuló a su vez toda la actividad mercantil a lo largo de la costa cántabra, transformando las ciudades del norte de Castilla como Burgos en importantes centros comerciales y motivando una notable expansión de la marina cantábrica.

No debe descartarse tampoco en la salida al mar castellana la pesca y la navegación costera, en la que tan diestras se mostraban las naves vizcaínas incorporadas a la corona de Castilla, pero el componente bélico o simplemente aventurero, contará también en la balanza.

Como resultado de las Navas de Tolosa (1212) —magnífico exponente de la utilidad de la unión cuando se supeditan a un interés común superior, diversos intereses de partido—, cae de parte castellana el valle del Guadalquivir y con ello Castilla se enfrenta en serio con el mar, y los ejércitos castellanos llegan hasta el estrecho de Gibraltar, cuya importancia estratégica y de posesión se pone de manifiesto, ya que *es* a través del estrecho el paso de los moros de Africa a la Península, circunscrito ya en esas fechas al apoyo del bastión granadino y su re-fuerzo logístico.

No es de dudar que Castilla —en sus reyes e incluso en sus pueblos—, desconociera la importancia del problema, pero la realidad histórica es que debieron considerarse impotentes para afrontarlo como empresa naval de primera magnitud.

Falló, es cierto, el acuerdo cristiano, pues Jaime II de Aragón pudo aportar a la empresa, a petición de Castilla, la herramienta naval indispensable. La muerte del rey castellano Fernando IV, se enmarca en la historia como la causa de la ruptura de la alianza que demoró el fin de la Reconquista, pero cuesta trabajo admitir que la simple muerte de un rey provoque la paralización de una idea dinamizada

ya de tiempo atrás que había hecho presa en el ánimo popular y estaba movida por un espíritu de cruzada.

Aparentemente aquella Castilla no asimiló el sentido estratégico del paso de Gibraltar hasta que Alfonso XI se preocupe seriamente tras la toma de Algeciras de su neutralización. Y hasta es necesario consignarlo, pues a raíz de la muerte de Fernando III, la defensa del estrecho es para algunos autores la aislada actividad castellana en la empresa reivindicatoria.

Razones de espacio y tiempo no permiten obviamente la profundización en esta conferencia de los distintos comportamientos estratégicos, sociológicos y políticos, que determinan la trayectoria histórica de la Marina de Castilla en toda su dimensión y posicionamiento. Fijaremos sin embargo la atención en la actitud naval de cuatro de sus reyes, *Fernando III el Santo*, *Alfonso X*, *Alfonso XI* y *Pedro I*, que conjugan diversas formas de mentalidad marítima, sin entrar en el estudio del almirantazgo, que es materia asignada al profesor Pérez Bustamante, y que sin duda habrá de tratarla magistralmente.

Fernando III y Alfonso XI son reyes que conceden especial importancia al ejercicio del poder naval, sabedores que sin su dominio no podrán asentarse o consolidarse operaciones en tierra. Alfonso X es un rey legislador, que sabe la importancia de un mar regulado y controlado y Pedro I, el cruel o el justiciero, a voluntad, es un monarca de clara mentalidad marítima.

No quiere decirse que no se contabilicen episodios marítimos en los reinados de Sancho IV el Bravo o de Fernando IV el Emplazado, magníficamente estudiados por Javier de Salas, en su "Marina española de la Edad Media" —y que es un historiador naval olvidado al que hay que dar el realce que se merece—. Pero los reyes de la dinastía Trastámara, Enrique II, Enrique III, Juan II y Enrique IV, no alcanzan una proyección naval externa, ni en la casi adormecida reconquista, (los pleitos de familia parecen más importantes) ni a través de las alianzas matrimoniales, objeto de una mayor atención por parte de sus antecesores. ¿Comprende Castilla este quehacer naval en el siglo XV, en la antesala de la unidad? Lo que en Castilla aparece y consolida como potencia en tierra, se desajusta en un desequilibrio en la actitud naval hacia afuera, porque Castilla no parece pronta a salir de su solar, y no se proyecta más que sobre sí misma.

Será más tarde, cuando la unión de todas las tierras y pueblos de España, canalice ya las inquietudes marítimas de un Aragón mediterráneo, cuando busque en la expansión oceánica una razón de ser naval que la conduzca a su destino histórico.

La idea de Fernando III el Santo al apoderarse de Sevilla, cuya importancia estratégica no desconocía, era la de dar acceso a Castilla a la fachada sur del litoral atlántico, consolidando así las conquistas de Córdoba, Murcia y Jaén.

La empresa no era fácil, dada la situación de la plaza sobre el Guadalquivir cuya entrada defendían numerosas saetías, zabras, cárbos, y otras embarcaciones mahometanas. Se imponía por tanto el contar con una fuerza naval eficiente para obtener el éxito deseado y Fernando llamó en su auxilio a Ramón Bonifaz, singular almirante nombrado de la Marina de Castilla para que en el menor tiempo posible reuniese una armada de capacidad operativa para la acción.

Bonifaz cumplió los deseos del rey y ayudado por los Concejos de la Costa en poco tiempo tuvo aparejadas a sus órdenes trece naos gruesas y cinco galeras, que a expensas de las arcas reales se construyeron en Santander, y dirigiéndose con ellas contra las naves berberiscas las derrotó antes de remontar el Guadalquivir a pesar de ser éstas superiores en número a las cristianas. No vamos a pormenorizar en los detalles del combate, que ha sido minuciosamente estudiado por diferentes autores, entre ellos por el contraalmirante Martínez Valverde, en una serie de interesantes aportaciones. Varios encuentros tendrían aún ambas armadas, hasta que, gracias a las naves que incomunicaron a Sevilla con el mar y con el barrio de Triana, en una bien planeada maniobra estratégica, y destruido el puente de barcas, a causa de la embestida que intencionadamente dieron las naos de Bonifaz, logró don Fernando apoderarse de aquella plaza mediante la rendición.

Tal conquista hizo ver al rey Fernando la necesidad de contar con una adecuada fuerza naval para proseguir en su labor de limpieza y protección de las costas del sur atlántico, y fundó bajo la dirección del propio Bonifaz en la Sevilla conquistada, un astillero para la construcción de naos a expensas de la Corona, condediéndose franquicias y exención de impuestos a los constructores y premios a los navegantes. Bonifaz recibió la dignidad de Almirante (*al-emir-al-mar*) el señor de la mar, a cuya investidura iba aneja la jurisdicción sobre todos los que embarcaron en armadas de la Corona, cierto derecho sobre mercancías importadas por mar, y privilegio de primer voto, en el concejo de Sevilla, a cargo y dirección del astillero.

A la conquista de Sevilla, franqueado el Guadalquivir, y como más directa consecuencia, siguieron las rendiciones de Sanlúcar, Rota, Jerez, Cádiz, Arcos, Lebrija y el Puerto de Santa María, si bien el dominio en muchos puntos fue sólo nominal y obligó a realizar nuevamente su conquista.

Preparaba el rey santo una gran expedición a África, en un intento de cortar el paso de tropas y suministros a los moros de la Península, cuando le sobrevino la muerte.

La marina militar de Castilla sin embargo quedaba fundada, y sería su hijo y sucesor Alfonso X el encargado de dotarla de un dispositivo legal acorde con su contenido.

Hay varias fechas muy significativas en la vida de Alfonso X, sucedidas siempre curiosamente tras intervalos de diez años, y que repercuten en su mentalización por las cosas o "fechos del mar".

En 1242 siendo todavía príncipe inicia una campaña que culminará en la conquista de Cartagena para la doble Corona de Castilla y León. El hecho en sí se registra por todos los historiadores como un paso más de la Reconquista, pero hay algo más importante; es el año que llega Castilla al Mediterráneo, mar que va a influir poderosamente en su porvenir.

Diez años más tarde, en 1252 el príncipe Alfonso es proclamado rey y se dispone a continuar el pensamiento naval de su padre. Funda las atarazanas de Sevilla y organiza la escuadra real para la proyectada expedición de África, pero fracasado el intento por desavenencias de los Reyes de Portugal y Navarra, cambia de ruta y les ordena dirigirse a Cádiz, a la que conquista el almirante Pedro

Martínez de la Fe con treinta y cinco buques bien armados y equipados. Estamos en 1262 —otra vez la década por medio— y el hecho que para la mayoría de los historiadores no es más que una simple operación de policía para asegurar la posesión de Sevilla, significa nada menos que la llegada de Castilla al mar del Estrecho de Gibraltar.

En 1282, con la sublevación del príncipe Don Sancho termina prácticamente el reinado de este rey que le cupo la gloria de convertir la Castilla continental en Castilla peninsular, la Castilla bañada por el duro Cantábrico, en la Castilla de los tres mares; de la mar Océano que la une al “más allá” ignoto entonces; de la mar de Alborán que la une al peligro perenne de invasión, y de la mar mediterránea que la une a las empresas de las cruzadas, o lo que es decir, la que lo vincula a Europa.

Alfonso X realizó reformas en los diferentes cargos marítimos. Así como en el reino anterior existía sólo en Castilla un Almirante, Alfonso X dividió este cargo en dos; uno que ejercía la jurisdicción en las aguas de Andalucía y que fue encomendado a Pedro Martínez de la Fe, y otro para los mares del Oeste que lo inauguró Ruy López de Mendoza. El primero debía residir en Sevilla, consolidada como capital marítima de Castilla y el segundo en Burgos, como punto céntrico con relación a la costa de Cantabria y por estar su atarazana en Castro Urdiales. Creó también dicho rey la dignidad de Adelantado Mayor de la Mar, cargo que confirió a su primer mayordomo, el vallisoletano Juan García de Villamayor.

Fernando III al morir, había dicho a su hijo y heredero Alfonso: “Señor, te dejo toda la tierra de la mar acá que los moros del Rey Rodrigo de España ganaron e ovieron; en tu señorío finca toda, la una conquerida, la otra tributada. Si es ese mismo estado en que te la dexo la sopieras guardar, eres tan buen rey como yo; si ganares por tí más; eres mejor que yo, y si de esto menguas, non eres tan bueno como yo”. El Rey Alfonso, para ser mejor que el Rey San Fernando, “para ganar por sí más” pensó en la mar... y ponderó a la mar, a los hombres de mar y a la guerra de mar en la II Partida: “Maravillosas cosas son los fechos de mar” (Ley XXIV, título IX) “Mar es logar señalado en que pueden los homes guerrear a sus enemigos” (Título XXVI). El conocía por intuición la estrategia marítima, fomentaba la construcción naval, concedía privilegios y franquicias a los puertos y a los navegantes, protegía la inmigración de marinos catalanes e italianos que enseñaran a vencer los peligros del “agua et de los vientos”. (Ley X, título XXIV).

Antonio Maura dijo que no era la inteligencia sino el corazón, el único manantial copioso de las grandes obras, porque en él reside el talismán que mueve y sojuzga las voluntades. A Alfonso X le sobraba inteligencia, pero le faltó corazón. Comprendiendo al mar, sintiendo al mar, para ser mejor que su padre, deseó la Corona imperial de Alemania que legítimamente le correspondía por ser nieto del emperador fallecido.

En el momento culminante de la reconquista de Cádiz, cuando quedó abierto el camino para la expedición ultramarina, que evitase el peligro de nuevas invasiones, muere Felipe de Suabia y España tendrá que esperar más de dos siglos para que Isabel clave la bandera en Melilla y Cisneros en Mazalquivir, mientras se

ensancha Castilla por Oriente con el Gran Capitán y por Occidente con las nevagaciones de los descubridores.

Con Alfonso XI la marina de Castilla representa una fuerza respetable, pero los moros granadinos aprovechando el estado interior del reino no habían cesado de hostilizar las fronteras y el almirante Jofre Tenorio que estaba escargado de guardar el Estrecho con seis galeras, ocho naos y otras embarcaciones menores, se había visto obligado a atacar a una armada granadina muy superior a la que logra derrotar.

Los árabes africanos sin embargo acoplan enormes efectivos que hacen presagiar en breve otra nueva invasión.

El peligro esta vez va a ser conjurado por una alianza conjunta entre Castilla y Aragón, con ochenta naos de Cantabria reunidas en apoyo de las galeras que disponía su almirante, a las que se sumaron otras doce bien armadas al mando del almirante aragonés Gilaberto de Gruilles.

Una serie de vicisitudes, entre ellas la muerte de dicho almirante por un flechazo, dejan a Castilla sola en el estrecho para su guarda, y Jofre Tenorio se ve obligado a dirigirse a Sanlúcar con el fin de apresurar el armamento de los navíos que pudiesen ser lanzados al agua, pero a pesar de la actividad del rey y del celo de Tenorio, no pudieron impedir un nuevo asalto peninsular de los benimerines africanos, que amparados en las sombras de la noche pasaron el estrecho con sesenta galeras, escoltando a 140 naves que quedaron al amparo de las murallas de Algeciras y Gibraltar.

Un nuevo cambio de actitud de los reyes de Portugal y de Aragón, temerosos de que los pujantes moros amenazasen también sus Estados, propició una nueva ayuda naval a Don Alfonso, que pudo dirigirse hacia Tarifa. A orillas del Río Salado tuvo lugar la cruenta batalla que compensó con creces las penalidades anteriormente sufridas por los cristianos, pues el resultado fue obligar a los benimerines a regresar a Africa y al rey de Granada a volver a su reino, deteniendo en consecuencias esta derrota, un nuevo avance musulmán en la Península.

Esta política de alianzas de Castilla con sus vecinos peninsulares y con los países europeos de clara influencia marítima dio excelentes resultados. En 1343 Eduardo III de Inglaterra envió a dos de sus más distinguidos nobles, los Condes de Derby y Salisbury en ayuda de Alfonso XI de Castilla en el cerco de Algeciras y Gibraltar en poder de los moros. Los dos capitanes ingleses lucharon bravamente hasta el extremo de que el Conde de Derby resultó herido por una saeta. Cooperaron con la flota real del almirante Edigio Bocanegra en sus ataques contra los navíos moros, y obtuvieron de Alfonso XI el compromiso de casar al Infante Don Pedro, su primogénito con Juana, hija de Eduardo III, lo que hubiese dado origen a una fuerte alianza entre Castilla e Inglaterra.

Desgraciadamente no fue así, por el imprevisto fallecimiento de la princesa inglesa en Burgos en 1348 cuando se dirigía a la Corte castellana para casarse. Pocos años después Don Pedro lo haría con Doña Blanca de Navarra y sería Francia la favorecida con la alianza, pero no hay duda de que Inglaterra había buscado con insistencia la amistad de Castilla consciente de que su poderosa marina podía ser un factor importante en el resultado de la larga guerra iniciada de los Cien Años.

Estas fluctuaciones de la política dinástica llevaron a la alarma de Eduardo III que incluso embarcó en una galera para, frente a sus naves, combatir a la flota española que venía de Flandes.

El encuentro tuvo lugar frente a las costas de Whiclesea en agosto de 1350 y ambas armadas emplearon acertadamente la estrategia. Sin embargo, las relaciones volvieron a ser buenas al siguiente año tras la firma del tratado de Londres, ratificado ya por Pedro I de Castilla en las Cortes de Valladolid, concediendo a los súbditos castellanos plena libertad de pesca y comercio en las costas y puertos de Inglaterra, la que a su vez otorgaba también a los mercaderes castellanos privilegios especiales.

El turbulento reinado de Pedro I, hijo y sucesor de Alfonso XI, y uno de los reyes más controvertidos de la historia patria, no será obstáculo para entenderlo como uno de los más fecundos en hechos marítimos que registra los anales de la Marina castellana.

En un apéndice sobre el mismo, con los datos recogidos en el Depósito Hidrográfico, se escribe de Pedro I, "que lejos de ver como sus predecesores en la ribera del mar un obstáculo a la consecución de sus miras, hizo de este elemento y de sus naves, teatro de empresas trascendentales y deponiendo toda molición aventuróse a capitanearlas sin dar oídos a los consejos de sus cortesanos, que para disuadirlo de sus propósitos cohonestaban con excusas incongruentes la repugnancia que sentían hacia las molestias propias de la vida en las galeras".

Pedro I se encontró frente a un amplio teatro de operaciones en su actitud naval. Sostuvo guerras marítimas con Aragón e Inglaterra, pero tuvo escasa participación en las tareas de la reconquista, neutralizadas las flotas musulmanas con el dominio del Estrecho obtenido por su padre. Con Aragón, sin embargo, el pleito fue totalmente naval. El almirante catalán Francisco Perelló había capturado en el puerto de Sanlúcar dos navíos genoveses. Pedro I pretendió que el culpable de la infracción fuese entregado de inmediato y descontento de la respuesta evasiva del rey de Aragón le declaró la guerra. Las hostilidades comenzaron en el verano de 1336 y fueron posteriormente suspendidas a ruegos de la Santa Sede, pero se reanudan de nuevo en 1338 y la Marina no queda inactiva.

Veinte navíos pertrechados en Sevilla cruzaron el estrecho de Gibraltar y se apoderaron de Guardamar, importante villa situada en la desembocadura del Segura. Animado por el éxito, Don Pedro da orden a Martín Yáñez de activar los armamentos marítimos en los diversos arsenales de Galicia, Vizcaya y Andalucía, y reúne en poco tiempo en Sanlúcar, un total de 80 buques.

La más grande, llamada "Uxel", que enarbolaba el pabellón real, tenía tres castillos y 500 hombres de tripulación, y otras 19 de casi las mismas dimensiones estaban al mando de los principales caballeros de la Corte y de los marinos más experimentados como Gil de Bocanegra, Diego García de Padilla, Fernando Álvarez de Toledo, Garcijofre Tenorio, Sánchez de Tovar, Pedro de Velasco, Ambrosio Bocanegra, Pedro de Porres, López de Córdoba, Suero López de Quiñones, etc.

La flota se hizo a la vela recalando sucesivamente en Cádiz, Algeciras y Cartagena; desvasta las costas de Valencia y llega a amenazar las de Barcelona.

El grueso de la Armada aragonesa estaba en Cerdeña; una veintena de galeras resguardadas al abrigo de los fondos bajos defendían la entrada del puerto, pero librada la batalla y a pesar de la desproporción evidente de las fuerzas, los catalanes, habilísimos tácticos, obligaron a sus numerosos enemigos a retirarse.

La revancha la obtuvo sin embargo en Berbería donde las galeras aragonesas de Mateo Mercer, desplazadas hasta One para ayudar al virrey de Tremecén Abu Henen, fueron apresadas por naves castellanas, y más tarde el almirante castellano Martín Yáñez derrota a las naves aragonesas que mandaba el almirante aragonés Visconde de Cardona.

Debo terminar. Centrada la atención en estos cuatro reyes de mentalidad marinera, no debo ni puedo abusar más de su paciencia de, aunque no faltaran hechos de armas en los sucesivos reinados de los reyes Trastámaras —Enrique II, Juan I, Enrique III, Juan II y Enrique IV— en los que la Marina intervenga substancial o decisivamente, y los reyes tuviesen que afrontar con mayor o menor realismo las exigencias de una política naval acorde con sus propios intereses. Si se me permite trazaría una brevísima crónica casi telegráfica de estas actividades con el fin de dejar culminada la panorámica naval de todo un siglo. Reinado de Enrique II. 1372. Combate naval de la Rochela entre la Armada inglesa y la castellana al mando de Bocanegra que derrotó a los ingleses y capturó a su almirante Hastings. 1375. Nueva expedición de castigo contra los ingleses también en la Rochela con captura de 85 navíos. Reinado de Juan I. 1381. Combate naval de Algarbe entre la Armada castellana y la portuguesa con triunfo de la primera al mando de Sánchez de Tovar que apresó al almirante portugués Juan Alfonso Tello. 1384. Otro combate en el Tajo entre galeras castellanas y portuguesas. Nuevo triunfo de los castellanos de Sánchez Tovar, pero los portugueses consiguieron su objetivo de abastecer Lisboa, sitiada por Don Juan I. Reinado de Enrique III. 1397. Combate naval del Estrecho de Gibraltar entre cinco galeras castellanas y siete portuguesas venciendo el almirante castellano Mendoza. Reinado de Juan II. 1407. Victoria del almirante de Castilla don Alfonso Enríquez contra una armada superior en efectivos de Tremecén y Túnez en el Estrecho de Gibraltar. 1414. Combate naval de la Rochela entre la flota castellana mandada por don Juan Enríquez, contra la flamenca con victoria total de la primera. Reinado de Enrique IV, 1450 y 1451. Combate entre las naves castellanas de Cantabria y las inglesas, logrando expulsar a los ingleses de Burdeos y Bayona.

Al finalizar la Edad Media tiene lugar en el interior de la Península un hecho que hará cambiar el rumbo de la Historia e influirá en los destinos de la Humanidad. En los últimos años del siglo XV Castilla y León ocupaban el 62% del territorio peninsular; la Corona de Aragón que incluía desde hacía varios siglos Cataluña, el 15%, Portugal el 20% y el resto se lo repartían Navarra y Granada. Los Reyes Católicos realizarán la unión de los diversos territorios salvo la de Portugal que tendría lugar años más tarde. España entonces quedaba constituida como un cuerpo orgánico con sus diferentes partes, con sus elementos activamente diferenciados pero trabados y conexos en un mismo espíritu y una idéntica línea de acción. Castilla asumió su parte importantísima en la unión desde sus fachadas marítimas activas cantábrica y andaluza. Aragón, cuya marina había

conquistado reinos en las Baleares, Sicilia y Nápoles, y sus hombres de mar eran conocidos en todos los rincones del Mediterráneo, aporta por tanto otra parte fundamental. España conocía por tanto el mar y sus hombres tendían a él. La fusión de Castilla y Aragón convierte a España en una gran potencia europea fuerte y experta en la mar y en tierra, y crea la eficaz herramienta que hizo posible las grandes empresas españolas. La España moderna unirá las tradiciones y esfuerzos de la Reconquista de Castilla a las ambiciones mediterráneas de Aragón. Y en la gran aventura colonial que va a comenzar, Portugal creará un imperio aparte. La Marina de Castilla en los difíciles condicionantes de su trayectoria, habrá contribuido no poco al mantenimiento, tras la unidad, del espíritu castellano conquistador y medieval —tan profundamente opuesto a los fenómenos nacientes del capitalismo— y al que deberá el poderío español en su apogeo, su originalidad y su grandeza...